



PROVVEDIMENTO DEL PRESIDENTE N.108/2023

Oggetto: *Adozione del piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli artt. 16, 17 e 18 della legge 84/1994. Aggiornamento 2022.*

Il Presidente

VISTO l'articolo 8, comma 3, lettera s-bis) e comma 3 bis) della Legge n.84/1994 e ss.mm./ii. (di seguito anche "Legge");

VISTO l'articolo 9, comma 5, lettera m-bis) della legge;

VISTO il Decreto n. 88/2021 dell'allora Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, con il quale il dott. Luciano Guerrieri è stato nominato Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Settentrionale (di seguito, per brevità, anche "AdSP MTS"), per la durata di un quadriennio con decorrenza dal 14 marzo 2021;

VISTO il Provvedimento segretariale n.88/2022, con il quale è stato affidato alla ISFORT S.p.A. l'incarico di effettuare un'analisi specialistica per supportare l'Area Lavoro portuale dell'Ente nella redazione dell'aggiornamento per l'anno 2022 del Piano dell'Organico dei lavoratori dei porti di competenza (di seguito, per brevità, anche "P.O.P.");

VISTA la bozza del citato documento, predisposta dall'Area Lavoro portuale dell'AdSP;

PRESO ATTO della posizione espressa dalle Commissioni consultive locali nella seduta congiunta del 15 giugno 2023 e dell'Organismo di partenariato in pari data, per cui è stato deciso di espungere il punto n. 8 dello stesso documento, come rappresentato dal Segretario generale e di avviare una fase di confronto da concludersi entro settembre per condividere soluzioni inerenti al modello organizzativo del lavoro portuale;

VISTA la Delibera n.17 del 16 giugno 2023 con la quale il Comitato di Gestione dell'AdSP ha espresso parere favorevole all'adozione del Piano dell'organico dei lavoratori dei porti;

SENTITO, per i profili riconducibili al trattamento dei dati personali, il Dirigente Controlli interni, Anticorruzione, Trasparenza e formazione;

SENTITO, per quanto di competenza, il Segretario Generale;



VISTI gli atti d'ufficio;

DISPONE

1. È adottato il Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della Legge per l'anno 2022, nella versione allegata al presente provvedimento.
2. Copia del presente Provvedimento e dell'allegato documento sono trasmesse alle Direzioni dell'Ente e all'Ufficio Territoriale Portuale di Piombino, per opportuna conoscenza.
3. Copia del presente Provvedimento è trasmessa alla Direzione Demanio e Lavoro portuale nonché – ai fini degli obblighi di pubblicazione nella sezione “Amministrazione trasparente” del sito istituzionale dell'Ente, di cui al D.Lgs. n.33/2013 e ss.mm./ii. – alla Direzione Trasparenza, Anticorruzione, Formazione e Promozione.

Livorno, (data della firma)

IL PRESIDENTE

Predisposto:	Il Capo Area Lavoro portuale	
Approvato:	Il Dirigente Demanio e Lavoro portuale	
Visto:	Il Segretario Generale	

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale
Piano Organico Porto 2021 – 2023
Aggiornamento 2022
(articolo 8, comma 3, lett. s-bis, della legge n.84 del 1994)



Sommario

1. Premessa	3
2. Scenario generale.....	3
2.1. Il contesto internazionale	3
2.2. Il posizionamento dell'AdSP MTS	8
3. Il quadro del lavoro in porto (Livorno e Piombino).....	10
4. Le criticità emerse nel Piano Organico Porto 2021-2023	13
5. Gli approfondimenti dell'aggiornamento al Piano per l'anno 2022	14
5.1. Analisi dei cicli portuali nel porto di Livorno (nave/terminal).....	14
Rotabili	14
Auto nuove	16
Container	17
Forestali.....	19
Rinfuse e merce varia	20
5.2. Valutazione dell'attività svolta dalle imprese portuali autorizzate ex art.16.	22
Imprese portuali ex art. 18.....	22
Imprese portuali ex art. 16 (Operazioni portuali)	22
Altre imprese portuali specializzate (Art. 16 servizi portuali)	22
5.3. Innovazione tecnologica e dotazione di mezzi.....	23
Il quadro della strumentazione tecnica del porto.....	23
La gestione delle informazioni e la cultura della pianificazione	23
La diffusione dell'automazione nei cicli e la dotazione di mezzi.....	24
5.4. La sostenibilità economica dei cicli portuali di traffico RO/RO, containers e auto nuove.	24
6. L'Agenzia di fornitura di manodopera di lavoro Portuale.....	25
6.1. Flessibilità e lavoro a chiamata	25
6.2. Mansioni e inabilità	27
6.3. Le dinamiche degli avviamenti.....	28
6.4. Criticità e paradossi	28
7. Le tensioni sindacali dello scalo di Livorno	29
8. Conclusioni	30



1. Premessa

Il presente Piano Organico Porto costituisce un aggiornamento *in itinere* del precedente documento adottato dal Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (d’ora in poi AdSP MTS) in data 07.03.2022, seconda tappa del percorso di approfondimento già avviato con l’ISFORT (società di consulenza che vanta un’ampia esperienza in materia di *shipping* e lavoro portuale) e orientato a focalizzare sempre più puntualmente l’attenzione dell’Amministrazione verso le dinamiche del lavoro portuale, nella convinzione che tale *asset* sia assolutamente strategico ai fini della posizione competitiva dei porti del sistema.

In particolare, il presente documento intende di sviluppare riflessioni e approfondimenti sui seguenti quattro filoni:

- l’eventuale aggiornamento dell’attuale scenario di contesto nel mondo dello *shipping* e del lavoro in porto, a livello nazionale e internazionale, anche in considerazione dell’evoluzione del quadro geo-politico in atto;
- l’eventuale evoluzione del quadro della forza lavoro presente in porto;
- la verifica *ex post* delle criticità emerse nel corso del 2021, con un’approfondita analisi dei cicli portuali (nave e terminal);
- l’eventuale revisione delle azioni future da realizzare.

2. Scenario generale

2.1. Il contesto internazionale

Rispetto allo scenario delineato nel P.O.P. 2021 – 2023, la guerra in Ucraina, che si aggiunge al persistere delle conseguenze derivanti dall’epidemia da Covid-19, ha inciso sostanzialmente sull’intero scenario economico globale, incrementando quella percezione di incertezza che lo aveva già caratterizzato nel biennio precedente.

Le già pessimistiche previsioni messe a punto durante la fase pandemica dai principali osservatori internazionali sulla congiuntura economica planetaria, sono state riviste al ribasso per tenere conto degli effetti negativi sui consumi, sugli investimenti e sul commercio estero di una serie di fattori quali la crescita dei prezzi delle materie prime energetiche, le pesanti sanzioni imposte alla Russia e le non risolte difficoltà delle catene logistiche globali.

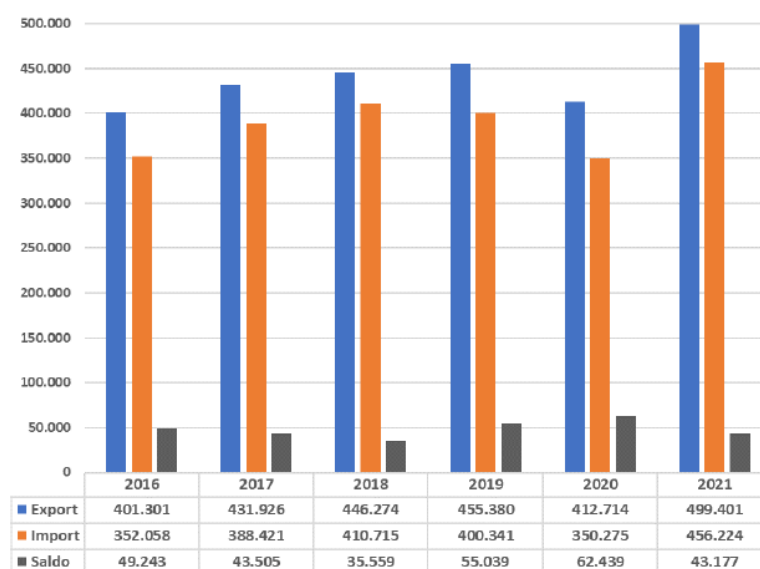
Il perdurare del conflitto e della fibrillazione dei prezzi, soprattutto delle fonti energetiche, avvicina l’attualità a quanto si verificò negli anni ‘70, quando gli *shock* petroliferi determinati dalla guerra arabo-israeliana del Kippur ebbero quale conseguenza un rallentamento delle economie continentali, unito all’incremento dell’inflazione.

Nonostante il negativo clima generale, le previsioni più aggiornate in merito all’andamento dei mercati indicano un’economia mondiale ancora in crescita. Tali previsioni, infatti,

prefigurano un aumento del prodotto interno lordo globale del 3,2% nel 2022 e del 2,9% nel 2023.

Gli scambi mondiali di merce dovrebbero aumentare, seppur in misura minore rispetto al PIL, attestandosi al +2,5% nel 2022 e al +2,6% nel 2023; il 2021 per il commercio estero italiano è stato l'anno della ripartenza, dopo la contrazione del 2020 legata agli effetti negativi della pandemia; le esportazioni hanno registrato un aumento del 21,0%, passando dai 412,7 miliardi di € del 2020 ai 499,4 del 2021 (56,3% verso Paesi UE27 e 43,7% verso Paesi non aderenti alla UE); allo stesso modo le importazioni sono aumentate del 30,2%, passando da 350,3 a 456,2 miliardi di € (58,3% da Paesi UE27 e 41,7% da Paesi non aderenti alla UE); unica nota in controtendenza è il saldo che invece è diminuito di circa 20 miliardi di €, passando da 62,4 a 43,1 miliardi di € (Graf. 1)

Graf. 1 – Andamento Commercio estero Italia (2016-2021).



Fonte: Fedespedi, Economic outlook, 2021

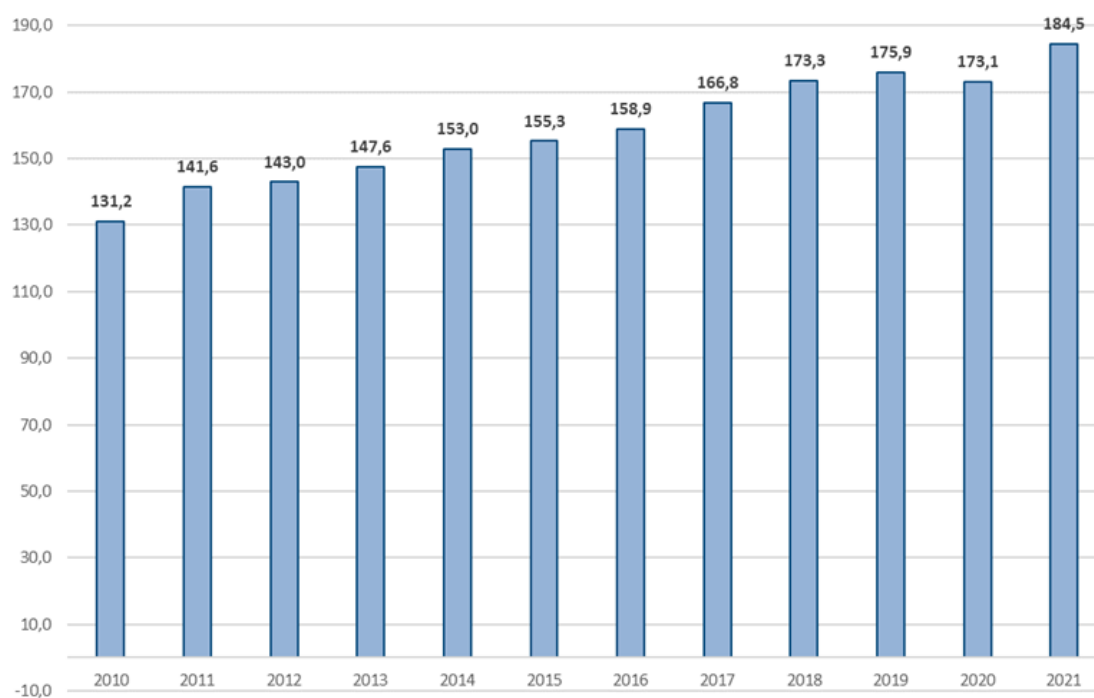
L'Italia si conferma così uno dei paesi più importanti a livello internazionale, collocandosi all'8° posto come paese esportatore (1° Cina, 2° USA, 3° Germania) e all'11° tra quelli importatori (1° USA, 2° Cina, 3° Germania). L'ISTAT ha diffuso a marzo 2022 i primi dati relativi al commercio con l'estero nel mese di gennaio 2022. A livello "Mondo" le esportazioni sono aumentate del +5,3% su dicembre 2021 e del 22,6% su gennaio 2021. Di segno diverso l'andamento congiunturale delle importazioni, che si sono ridotte del -2%, mentre la variazione tendenziale è stata del +44,5%.

Le dinamiche dello shipping e della portualità

Le dinamiche positive degli scambi commerciali hanno indubbiamente influenzato l'andamento del traffico marittimo mondiale. Nel 2021, in particolare, il traffico container –

che meglio di tutti gli altri segmenti di traffico esprime l'evoluzione degli scambi di prodotti finiti, assorbendo il 40% del totale del traffico marittimo – è aumentato del 6,6%, dopo la battuta d'arresto degli scambi internazionali dovuta alla pandemia del 2020 (Graf. 2).

Graf. 2 – Evoluzione del Traffico mondiale di Contenitori (2010-2021) (Milioni di TEU)



Fonte: Dynaliners, 2022

Guardando alle dinamiche del traffico mondiale di merce, l'Asia (e in particolare la Cina) continua a generare la maggior parte dei movimenti di merce, soprattutto nel segmento dei container. Tale capacità è dimostrata dal posizionamento degli scali cinesi nella classifica dei porti container mondiali per volumi di traffico, dove nelle prime 20 posizioni (che raccolgono il 42% del traffico mondiale) si trovano ben 8 porti cinesi e 5 asiatici (Tab. 1).

Tab. 1 – Classifica Mondiale Porti (2018-2021)

Rank	Porto	Paese	2018	2019	2020	2021	Var %
1	Shanghai	Cina	42.010.000	43.303.000	43.501.400	47.030.000	8,1%
2	Singapore	Singapore	36.599.300	37.195.636	36.870.898	37.470.000	1,6%
3	Ningbo	Cina	26.350.000	27.535.000	28.734.300	31.080.000	8,2%
4	Shenzhen	Cina	25.430.000	27.771.700	26.553.000	28.770.000	8,3%
5	Guangzhou	Cina	21.920.000	23.191.500	23.191.500	24.180.000	4,3%
6	Qingdao	Cina	19.300.000	21.010.000	22.004.700	23.700.000	7,7%
7	Busan	Sud Corea	21.591.900	21.992.000	21.823.961	22.537.700	3,3%
8	Tianjin	Cina	16.000.000	17.300.000	18.356.100	20.270.000	10,4%
9	Hong Kong	Cina	19.596.000	18.303.000	17.953.000	17.772.000	-1,0%
10	Rotterdam	Olanda	14.512.661	14.810.800	14.350.000	15.296.000	6,6%
11	Dubai	EAU	14.954.000	14.111.000	13.486.000	13.742.000	1,9%
12	Port Klang	Malaysia	12.315.700	13.580.700	13.243.741	13.724.000	3,6%
13	Xiamen	Cina	10.702.300	11.122.180	11.410.000	12.045.700	5,6%
14	Anversa	Belgio	11.100.408	11.860.204	12.031.467	12.020.245	-0,1%
15	Tanjung Pelepas	Malaysia	8.960.900	9.077.485	9.846.100	11.087.500	12,6%
16	Los Angeles	USA	9.458.748	9.337.632	9.213.395	10.677.609	15,9%
17	Kaohsiung	Taiwan	10.445.730	10.428.634	9.621.700	9.864.000	2,5%
18	Long Beach	USA	8.091.023	7.632.000	8.113.315	9.384.368	15,7%
19	New York	USA	7.179.800	7.471.131	7.585.819	8.985.900	18,5%
20	Amburgo	Germania	8.741.013	9.274.215	8.527.000	8.676.667	1,8%
21	Laem Chabang	Thailandia	8.074.600	7.980.600	7.546.500	8.523.400	12,9%
22	Suzhou	Cina	6.335.000	6.270.000	6.290.000	8.110.000	28,9%
23	Colombo	Sri Lanka	7.000.000	7.228.337	6.850.000	7.250.000	5,8%
24	Tangeri Med	Marocco	3.472.500	4.801.700	5.771.221	7.173.870	24,3%
25	Savannah	USA	4.352.000	4.599.177	4.682.249	5.613.163	19,9%
26	Valencia	Spagna	5.182.665	5.439.827	5.382.303	5.546.796	3,1%
27	Pireo	Grecia	4.409.200	5.648.056	5.437.477	5.320.000	-2,2%
28	Yingkou	Cina	6.490.000	5.480.000	5.673.100	5.210.000	-8,2%
29	Rizhao	Cina	4.000.000	4.500.000	4.860.000	5.170.000	6,4%
30	Lianyungang	Cina	4.745.000	4.780.000	4.800.000	5.030.000	4,8%
	Totale		399.320.448	413.035.514	413.710.246	441.260.918	6,7%

Fonte: Dynaliners Line, 2022

D'altro canto, si vanno attenuando, rispetto allo scorso anno, le preoccupazioni relative al rialzo dei noli. Lo *Shanghai Containerized Freight Index* (SCFI), dopo aver superato 5.000 punti a gennaio 2022, è sceso nei mesi successivi fino al di sotto dei 3.000 punti (settembre 2022). Al di là delle possibili influenze legate alla mobilitazione da parte di molte istituzioni pubbliche e private in merito all'eccessivo rialzo dei prezzi, con ogni probabilità la flessione dei noli risente anche del raffreddamento della domanda di trasporto connessa alla riduzione degli acquisti in conseguenza dell'aumento dei prezzi delle materie prime e dei prodotti finiti.

Un secondo aspetto che sta progressivamente interessando il mondo dello *shipping* riguarda il fenomeno della congestione portuale, che conquistò l'attenzione planetaria a seguito dell'incidente della EVERGIVEN (unità che nel 2021 bloccò il Canale di Suez per una settimana) e che è oggi si è progressivamente diffuso nel resto della portualità mondiale. Il *Port Congestion Index - Containerships* ha raggiunto i suoi massimi livelli nel corso dell'estate dell'anno in corso, per poi attenuarsi con l'avvio dell'autunno. I porti in cui più vivo è tale fenomeno sono soprattutto quelli degli Stati Uniti e della Cina ed anche gli scali nord – europei non sono estranei a tale fenomeno.



Il quadro del lavoro portuale

Le vertenze sindacali che hanno recentemente interessato il Porto di Livorno, di cui si parlerà più diffusamente nei prossimi capitoli (Cfr. Cap. 7 pag. 30), al di là delle ragioni più prettamente “locali” che le hanno motivate, si inscrivono all’interno di una più ampia fibrillazione riguardate l’intera portualità europea.

Tali tensioni sono spesso sollecitate dall’aumento dell’inflazione che ormai caratterizza le economie europee e sta provocando frequenti rivendicazioni sindacali volte a conseguire stabili incrementi salariali. Nei porti di Felixstowe e di Liverpool, in Inghilterra, nonché in alcuni scali tedeschi, tali vertenze e le connesse astensioni dal lavoro stanno danneggiando le *performance* delle catene di approvvigionamento e di distribuzione mondiale, appena risollevatesi dalle criticità determinate dall’iniziativa di contrasto alla diffusione del virus pandemico COVID 19.

L’impatto di tale mobilitazione sulle dinamiche dello *shipping* è stato chiaramente messo in evidenza dall’evoluzione dello scontro sindacale avvenuto nel Porto di Felixstowe, che ha coinvolto ben 1.900 lavoratori e ha previsto una serie di interruzioni del lavoro sia nel mese di agosto che di settembre dell’anno in corso. Le compagnie di navigazione hanno cercato di superare il blocco, tagliando il più importante porto *gateway* del Regno Unito dai propri servizi di linea o indirizzando i container in porti alternativi, con importanti effetti sulle dinamiche economiche interne al Paese.

La vicenda del Porto di Felixstowe mette in evidenza le evidenti contraddizioni del trasporto marittimo che, svolgendo un ruolo determinante nei flussi di approvvigionamento e di distribuzione delle economie avanzate, in caso di limitazione del “servizio offerto” determina impatti negativi rilevanti non solo al comparto dei trasporti ma, più in generale, al complesso del sistema economico in cui sono incardinati. Il porto di Felixstowe, infatti, nel corso degli ultimi anni ha sofferto per motivi esattamente opposti a quelli connessi alle interruzioni “sindacali” del servizio ovvero per la crescente congestione dei propri terminal e aree di stoccaggio, con conseguenti ritardi “di filiera” e *stress test* per molti altri scali portuali (europei, ma anche americani).

Le interconnessioni tra sistemi economici e reti globali di trasporto se, da una parte, spingono in alto gli scambi commerciali – poiché consentono importanti economie di scala – , dall’altra dimostrano tutta la loro fragilità in caso di incidenti (vedasi il citato caso del blocco della nave portacontaineri EVERGIVEN nel Canale di Suez) o, come nel caso in questione, in coincidenza dell’acuirsi di confronti sindacali.

La lezione appresa dalla vicenda dei porti inglesi, da un lato, conferma il vantaggio economico in condizioni normali di traffico del posizionamento in porto per gli operatori



attivi nei terminal e per le compagnie di *shipping* e, dall'altro, tutta la fragilità del sistema in condizioni impreviste di traffico e/o di servizio. A tale proposito, più di un osservatore ha sostenuto che se questi scioperi dovessero protrarsi nel tempo ci potrebbero essere probabili effetti di ricaduta anche nel continente europeo, con i vettori conseguentemente costretti a scaricare le merci dirette in Regno Unito nei principali *hub* europei, nonostante questi risultino già sovraccarichi (quali quelli di Anversa e di Rotterdam).

Le catene logistiche globali si fondano su alcuni principi oggi messi profondamente in discussione dal contesto geo-politico generale fitto, di incertezze, e da tensioni capaci di alterare la "pace sociale" che negli ultimi anni ha garantito la piena funzionalità dei porti, in Italia come in buona parte del resto del mondo.

Se, da una parte, il protrarsi della guerra russo-ucraina alimenta la sensazione di incertezza che ormai sta minando le fondamenta stesse delle economie globalizzate, dall'altra, non si può trascurare il protrarsi degli effetti diretti degli incrementi di costo dell'energia e dei beni di prima necessità (determinati proprio da tali incertezze) sul tenore di vita delle famiglie.

2.2. Il posizionamento dell'AdSP MTS

Nel contesto portuale dell'AdSP MTS gli effetti dei *trend* poc'anzi richiamati si avvertono in maniera non sempre così manifesta ma non per questo possono essere considerati ininfluenti. Intanto, gli effetti dell'incremento del traffico contenitori si avvertono in misura più attenuata mentre, al contrario, il traffico di rotabili rappresenta il punto di forza di entrambi gli scali portuali.

Sul fronte del lavoro portuale, invece, il contesto livornese sembra essere in linea con le tensioni registrate in altri scali.

Scendendo nel dettaglio delle realtà portuali di interesse e prendendo in considerazione il segmento di traffico dei container, Livorno ha chiuso il 2021 addirittura in crescita sul 2019. Per quanto riguarda i rotabili, si è tornati ai valori ante-Covid. Quindi, nonostante il porto di Piombino sia in leggero ritardo nella ripresa, guardando complessivamente i porti dell'Alto Tirreno si può affermare che il "sistema" abbia sostanzialmente recuperato i livelli di traffico pre-pandemici del 2019. Livorno e Piombino hanno infatti totalizzato 41,2 milioni di tonnellate di merce, incrementando del 10% i volumi di traffico in transito rispetto al 2020.

Livorno

L'analisi per singoli porti evidenzia come lo scalo labronico abbia movimentato nel complesso 34,3 milioni di tonnellate di merce, mettendo a segno un +8,1% sul 2020, e



avvicinandosi gradualmente ai livelli del 2019, dai quali la separano poco più di 2,3 milioni di tonnellate di merce (il 6,5% del totale).

Con riferimento al traffico container, sono stati movimentati 791 mila container da venti piedi (TEU), con un incremento del 10,5% sul 2020 e un +0,2% sul 2019. Rispetto ai dati del 2020 è stato registrato un incremento sia dei container sbarcati (390mila TEU, +10,2%) che di quelli imbarcati (400mila TEU, +10,8%).

L'aumento registrato quest'anno è dovuto esclusivamente alle *performance* del traffico da/per l'hinterland (+14,3%). Stabile nel 2021 il traffico di trasbordo (+0,7%) che ha ridotto la propria quota percentuale al 25,6% della movimentazione complessiva dello scalo (28,3% nel 2020).

Al netto del trasbordo, i container pieni sono stati 433.759 (+10,3% sul 2020) mentre quelli vuoti sono stati 153.280 (+27,5%). Tra i container pieni da sottolineare l'ottima *performance* dell'export (+18,5%) mentre lo sbarco è risultato in leggera flessione (del valore di -1,2%). Bene anche il traffico rotabile. Il porto ha quasi raggiunto i livelli del periodo pre-Covid, archiviando l'anno con una movimentazione di quasi 510 mila mezzi, appena 8,8 mila unità in meno rispetto al 2019 (-1,7%).

Sul 2020 è stato invece registrato un aumento dell'8,7%. Sui prodotti forestali, altro *core business* del porto per via della vicinanza alle cartiere della lucchesia, lo scalo ha messo a segno un doppio incremento: +7,5% sul 2020 e +8,7% sul 2019. Sono stati complessivamente movimentate 1,78 milioni di tonnellate di cellulosa in *break bulk*.

Per quanto riguarda le auto nuove, lo scalo ha movimentato, tra gennaio e dicembre, 467 mila veicoli. Sono stati abbondantemente superati i livelli di traffico del 2020, rispetto al quale il porto ha messo a segno un +8,6%. Non quelli del 2019, anno in cui furono imbarcati e sbarcati oltre 640.000 mezzi (-27,1%). La produzione di veicoli nuovi, nel 2021 già affetta dalla pandemia COVID-19 e dai *lockdown*, ha dovuto tuttavia far fronte anche alla carenza dei materiali.

Sui passeggeri, il porto ha chiuso l'anno con un traffico crocieristico in aumento del 190,7% sul 2020 e in diminuzione del 93,2% rispetto al 2019. Complessivamente hanno fatto scalo a Livorno 56,3 mila crocieristi. I passeggeri dei traghetti sono stati 2,2 milioni, in aumento del 40,5% sul 2020, in diminuzione del 18,6% sul 2019.

Dati consuntivi positivi anche per il traffico ferroviario: con quasi 45 mila carri movimentati nel comprensorio (+17,6% sul 2020) e 35.643 nel porto (+20,3% sul 2020) sono stati pressoché recuperati i volumi pre-pandemici nel 2019 quando i carri rilevati furono 45 mila per il comprensorio e 35 mila per il porto.

Piombino

A differenza dello scalo labronico, il porto di Piombino appare invece ancora in ritardo sui valori pre-Covid. L'anno scorso sono state movimentate 4,2 milioni di tonnellate di merce, con un aumento del 13,7% sul 2020 e una diminuzione del 22,6% sul 2019.

Il traffico rotabile è aumentato del 7,6% sul 2020, a 82.129 mezzi sbarcati e imbarcati, ma rimane ancora al di sotto dei valori del 2019, anno in cui furono movimentati quasi 99 mila mezzi commerciali (-16,6%). Anche sui traghetti e le crociere rimane ancora da colmare il *gap* rispetto al 2019. Sui due traffici, la crisi pandemica ha infatti impattato in modo devastante, colpendo tutti i porti italiani, senza eccezione alcuna.

Complessivamente, sono transitati dalle banchine piombinesi quasi 2,9 milioni di passeggeri (+28,6% sul 2020 e -10% sul 2019). I crocieristi sono stati poco più di 1.700 unità. Un dato, quest'ultimo, che fa fare allo scalo un salto del 100% sul net zero del 2020. Ma il 2019 rimane ancora distante, rispetto al quale viene evidenziato un calo del 92,9%.

L'unico traffico ad aver registrato un aumento doppio, del 34,2% sul 2020 e del 6,4% sul 2019, è quello dei veicoli privati al seguito dei passeggeri che si imbarcano sui traghetti. Complessivamente, sono transitate dal porto quasi 957mila veicoli. Quasi 11 mila i carri ferroviari movimentati nel 2021 (+1,4% sul 2020) seppur ancora in flessione rispetto ai volumi del 2019.

Tab. 3 – Traffico generale AdSP Mare Tirreno Settentrionale

Tipologia traffico	Porto di Livorno			Porto di Piombino			Totale AdSP		
	2020	2021	Var. % 2020-2021	2020	2021	Var. % 2020-2021	2020	2021	Var. % 2020-2021
Traffico totale (ton)	31.781.949	34.346.072	8,10%	3.718.919	4.228.555	13,70%	35.500.868	38.574.627	8,66%
Rinfuse liquide	6.967.481	7.368.613	5,80%	79.531	43.540	-45,30%	7.047.012	7.412.153	5,18%
Rinfuse solide	796.582	749.349	-5,90%	1.400.248	1.358.201	-3,00%	2.196.830	2.107.550	-4,06%
Container (tonn.)	8.306.073	8.750.492	5,40%	0	0	0,00%	8.306.073	8.750.492	5,35%
Ro-Ro	13.989.301	15.590.786	11,40%	2.234.853	2.819.259	26,10%	16.224.154	18.410.045	13,47%
Altre merci	1.722.512	1.886.832	9,50%	4.287	7.555	76,20%	1.726.799	1.894.387	9,71%
Numero di navi	6.106	5.962	-2,40%	10.014	12.607	25,90%	16.120	18.569	15,19%
Container (TEU)	716.233	791.356	10,50%	0	0	0,00%	716.233	791.356	10,49%
Passengeri (unità)	1.603.815	2.283.103	42,40%	2.223.086	2.859.796	28,60%	3.826.901	5.142.899	34,39%
<i>Ferry</i>	1.584.438	2.226.765	40,50%	2.223.086	2.858.060	28,60%	3.807.524	5.084.825	33,55%
<i>Cruise</i>	19.377	56.338	190,70%	0	1.736	100,00%	19.377	58.074	199,71%
Ro-Ro (unità)	469.359	509.989	8,70%	76.293	82.129	7,60%	545.652	592.118	8,52%
Auto nuove (unità)	430.427	467.338	8,60%	0	0	0,00%	430.427	467.338	8,58%

Fonte: AdSP MTS, 2022

3. Il quadro del lavoro in porto (Livorno e Piombino)

Il numero complessivo di addetti presenti nei porti di Livorno e Piombino è cresciuto tra il 2021 ed il 2022 di 64 unità. Tuttavia, la crescita tra i comparti e le imprese non è stata omogenea: prosegue la progressiva contrazione – già rilevata nel documento madre – degli addetti amministrativi (-47) a fronte di una crescita complessiva degli addetti operativi di più di 100 unità (+112). Guardando poi alle dinamiche interne ai singoli scali, il porto di Piombino

sostanzialmente mantiene inalterata la propria forza lavoro mentre, al contrario, il porto di Livorno segna un deciso incremento, soprattutto tra le imprese art. 16 e quelle concessionarie art. 18.

Proseguendo nell'analisi, si può notare che la maggior parte delle nuove posizioni registrate nel corso del 2022 si concentrano tra le imprese ex art. 16 non concessionarie (Operazioni portuali), con un incremento di 45 lavoratori operativi, e tra le imprese ex art.16 terminaliste, che aggiungono alla propria forza lavoro operativa 57 unità.

Tab. 4 – Il quadro del lavoro portuale dell'AdSP MTS

SOCIETA'	PORTO	TIPO ATTIVITA'	ARTICOLO	N.Dipe.		Operativi		Amm.vi	
				2022	2021	2022	2021	2022	2021
ALP srl	LIVORNO	lavoro temporaneo	art.17	69	68	66	64	3	4
Sub Totale Art. 17 Livorno				69	68	66	64	3	4
Seatrag Autostrade del mare srl	LIVORNO	operazioni	art.16	83	80	80	77	3	3
Sealiv srl	LIVORNO	operazioni	art.16	9	9	8	8	1	1
Sub Totale Art. 16a Livorno				92	89	88	85	4	4
CPL Sc	LIVORNO	operazioni e servizi	art.16	207	166	183	141	24	25
Uniport Sc	LIVORNO	operazioni e servizi	art.16	134	134	132	132	2	2
Sub Totale Art. 16a e 16b Livorno				341	300	315	273	26	27
Sub Totale Art. 16 Livorno				433	389	403	358	30	31
A. Bettarini srl	LIVORNO	servizi	art.16	17	32	17	32	0	0
CO.RE.MAS srl	LIVORNO	servizi	art.16	11	10	11	10	0	0
Consorzio Trasportatori Portuali Riuniti	LIVORNO	servizi	art.16	149	111	143	100	6	10
Cooperativa Porto Mediceo	LIVORNO	servizi	art.16	5	5	5	5	0	0
Cora Trasporti Soc. Coop.	LIVORNO	servizi	art.16	1	1	0	0	1	1
Corpo Vigili Giurati	LIVORNO	servizi	art.16	15	25	15	23	0	2
Inter Repair Nord srl	LIVORNO	servizi	art.16	26	17	26	17	0	0
Studio Tecnico Navale Orsini	LIVORNO	servizi	art.16	9	45	8	41	1	4
Sub Totale Art.16b Livorno				233	246	225	228	8	17



SOCIETA'	PORTO	TIPO ATTIVITA'	ARTICOLO	N.Dipe.		Operativi		Amm.vi	
				2022	2021	2022	2021	2022	2021
Atlas srl	LIVORNO	terminalista	art.16 - 18	4	5	2	5	2	0
CILP srl	LIVORNO	terminalista	art.16 - 18	109	98	84	83	25	15
F.lli Bartoli srl	LIVORNO	terminalista	art.16 - 18	15	15	13	13	2	2
Grandi Molini Italiani spa	LIVORNO	terminalista	art.16 - 18	16	16	14	13	2	3
Livorno Reefer srl	LIVORNO	terminalista	art.16 - 18	18		16		2	
Livorno Terminal Marittimo srl	LIVORNO	terminalista	art.16 - 18	54	54	47	47	7	7
Lorenzini srl	LIVORNO	terminalista	art.16 - 18	97	85	80	70	17	15
MarterNeri spa	LIVORNO	terminalista	art.16 - 18	48	41	46	38	2	3
N.Tozzi srl	LIVORNO	terminalista	art.16 - 18	24	28	20	24	4	4
SDT srl	LIVORNO	terminalista	art.16 - 18	36	33	35	32	1	1
Silos Magazzini del Tirreno srl	LIVORNO	terminalista	art.16 - 18	11	9	9	7	2	2
Sintermar Spa	LIVORNO	terminalista	art.16 - 18	52	67	48	51	4	16
Terminal Calata Orlando srl	LIVORNO	terminalista	art.16 - 18	25	25	21	21	4	4
Terminal Darsena Toscana srl	LIVORNO	terminalista	art.16 - 18	272	281	232	206	40	75
Sub Totale Artt. 16 - 18 Livorno				781	757	667	610	114	147
Sub Totale Livorno				1516	1460	1361	1260	155	199
SOCIETA'	PORTO	TIPO ATTIVITA'	ARTICOLO	N.Dipe.		Operativi		Amm.vi	
				2022	2021	2022	2021	2022	2021
Compagnia Portuali S.c.	PIOMBINO	operazioni e servizi	art. 16 - 18	58	59	54	53	4	6
Liberty Magona srl	PIOMBINO	operazioni	art. 16	13	13	11	11	2	2
Moby S.p.a.	PIOMBINO	operazioni	art. 16	27	25	26	24	1	1
Piombino Logistics S.p.a.	PIOMBINO	operazioni	art. 16 - 18	147	144	134	131	13	13
Pemare srl	PIOMBINO	operazioni	art. 16	14	16	9	10	5	6
S.Me.P.P. S.p.a.	PIOMBINO	operazioni e servizi	art. 16	17	17	16	16	1	1
Sales S.p.a.	PIOMBINO	operazioni	art. 16 - 18	21	10	21	10	0	0
Tuscany Terminal S.r.l.	PIOMBINO	operazioni e servizi	art.16	0	5	0	5	0	0
Sub Totale Piombino				297	289	271	260	26	29
Totale AdSP MTS				1813	1749	1632	1520	181	228



4. Le criticità emerse nel Piano Organico Porto 2021-2023

A seguito dell'analisi svolta nell'ambito del Piano 2021 – 2023 erano emersi alcuni nodi critici che minavano l'efficienza complessiva delle *performance* dell'intero ambito portuale, di seguito riassunti:

1) La disomogeneità degli avviamenti al lavoro

In alcune imprese, la media turni lavorati al mese oscilla tra le 13 e le 18 giornate, decisamente poche se si considera che mediamente dovrebbero attestarsi attorno a 22/24 turni mese. In altri casi si supera invece la media, arrivando ad oltre 30 turni al mese.

2) Eccessivo ricorso agli straordinari

Il *report* mette in evidenza che, a due mesi dalla conclusione dell'anno, ci sono 35 lavoratori distribuiti all'interno di 6 aziende che hanno già superato la soglia delle 300 ore di straordinario annuo.

3) La polverizzazione delle figure professionali

Su 1.586 lavoratori presenti in porto, le aziende arrivano ad indicare 73 “mestieri” diversi, di cui 27 sono citati solo una volta. Il secondo elemento che si nota è la netta preponderanza di lavoratori scarsamente qualificati e con mansioni piuttosto generiche, che rappresentano il 58% del totale.

4) La debolezza del pool di manodopera dell'agenzia ex art. 17, comma 5 (ALP S.r.l.)

Un ultimo aspetto critico riguarda il pool di manodopera, composto per lo più da lavoratori in possesso di competenze professionali piuttosto contenute e da un'aliquota di dipendenti con inabilità nettamente superiore alla media registrata in tutte le altre imprese del porto. Guardando poi alla distribuzione percentuale dei portuali presenti in porto, si nota inoltre l'esiguità del pool di manodopera (Agenzia ALP) rispetto al complesso della forza lavoro. Infatti, prendendo in riferimento la media dei porti nazionali, tale quota si attesta infatti attorno al 17%, mentre nei porti dell'AdSP MTS scende al 4%.

A fronte di tale criticità erano stati identificati i seguenti assi attorno ai quali articolare l'organizzazione dell'attività dell'Ente:

- la definizione del quadro delle regole;
- l'integrazione e il coordinamento tra le attività di gestione, controllo e formazione del lavoro portuale;
- la mappatura della forza lavoro e dei profili professionali;
- la definizione delle procedure per il riconoscimento e l'accreditamento delle competenze (libretto del portuale);
- l'avvio del registro informatico degli avviamenti quotidiani dei lavoratori del porto;



- la nuova strutturazione dell'attività ispettiva.

Nel corso del 2022 l'Area lavoro portuale dell'AdSP MTS si è in particolare concentrata sulla definizione di un nuovo quadro di regole, attraverso l'adozione di provvedimenti tesi a rendere sempre più adeguati i propri schemi di controllo sulle attività lavorative svolte in porto, lo sviluppo del registro informativo degli avviamenti dei lavoratori portuali e infine una nuova strutturazione dell'attività ispettiva. Dette attività hanno consentito di realizzare gli approfondimenti svolti con il presente documento di aggiornamento del Piano Organico Porto.

5. Gli approfondimenti dell'aggiornamento al Piano per l'anno 2022

In considerazione delle criticità già riscontrate nel Piano, facendo tesoro del lavoro di monitoraggio ed elaborazione dati svolto dall' Area lavoro portuale dell'AdSP nonché tenendo conto delle indicazioni formulate dal *management* dell'Autorità ed espresse nel corso degli incontri informativi con l'Organismo di partenariato della risorsa mare, si è scelto di approfondire le dinamiche del lavoro portuale all'interno degli scali prendendo in particolare considerazione le principali fasi del ciclo portuale per apprezzarne l'efficienza complessiva e per valutarne l'organizzazione nonché l'interazione tra le imprese autorizzate, il ricorso a mezzi e l'introduzione di tecnologie per l'espletamento dei servizi.

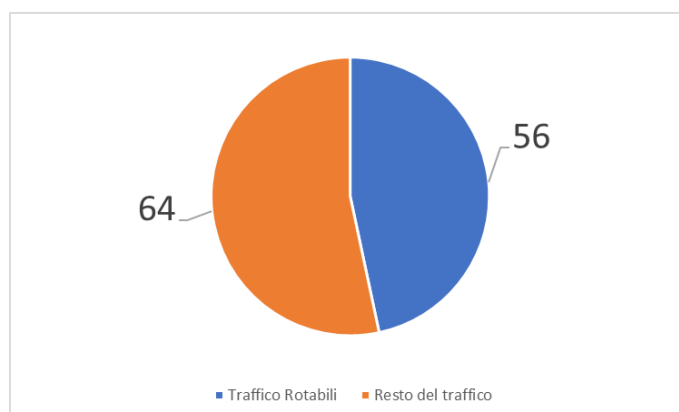
5.1. Analisi dei cicli portuali nel porto di Livorno (nave/terminal)

Il lavoro portuale si articola in due cicli produttivi: quello relativo al carico/scarico della nave (*cd.* ciclo nave) e quello che riguarda la gestione degli spazi portuali di stoccaggio e di lavorazione logistica delle merci in transito (*cd.* ciclo terminal). Il primo ciclo è considerato un evento fortemente influenzato da fattori esterni, difficilmente prevedibile, la cui organizzazione contempla flessibilità e variabilità, mentre il secondo rappresenta l'attività di *routine* del terminal. Nel primo caso il terminalista mantiene l'organizzazione del lavoro ma demanda la sua realizzazione operativa alle imprese appaltatrici (ai sensi dell'art. 18, comma 9), nel secondo caso l'impresa terminalista si occupa direttamente delle attività del ciclo con proprio personale e mezzi. Ciò avviene, seppur in forma ed intensità diversa, all'interno di tutti i cicli più importanti dei porti di Livorno e di Piombino.

Rotabili

Il primo segmento analizzato è quello dei rotabili, in ragione del suo peso all'interno della scena portuale. Esso, infatti, assorbe più della metà (56%) della merce che transita nel porto di Livorno. Più di una tonnellata su due, di quelle che nel corso dell'anno attraversano lo scalo, è contenuta in un *trailer* vincolato ad una motrice su gomma.

Graf. 1 – Il Peso dei rotabili



Le operazioni di carico e di scarico di auto, trailer (rimorchi e semirimorchi) e di camion da nave sono, insieme a quelle di contenitori, tra le attività più impegnative dal punto di vista lavorativo dell'intera scena portuale, poiché ciascun mezzo in transito richiede un intervento diretto degli addetti portuali nelle procedure di rizzaggio (imbarco) e de rizzaggio (sbarco) dei mezzi e dei *trailer*.

Nella tabella che segue vengono riportate le attività svolte da ciascuna impresa terminalista per assolvere le operazioni di carico e di scarico della nave in banchina. Per ciascuna attività è anche indicata la modalità di avviamento, il livello del CCNL del personale impiegato, il mezzo meccanico utilizzato ed il soggetto imprenditoriale concessionario responsabile dell'operazione.

Tab. 5 – Ciclo Nave Rotabili

CICLO ROTABILI/RORO				ORGANIZZAZIONE IMPRESE						
ATTIVITA'	MODALITA' AVVIMENTO	LIVELLO CCNL	MEZZO MECCANICO	Terminal 1	Terminal 2	Terminal 3	Terminal 4	Terminal 5	Terminal 6	Terminal 7
Coordinamento Art. 18	1 Preposto a Turno	2	Autovettura	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18	-
Coordinamento Art. 16	1 Preposto a Turno	2	Autovettura	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)
Autisti Ralla	1 ogni "y" Trailer	4	Trattore Portuale	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 18	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 18	Art. 16 (operazioni)
Rizzaggio/Derizzaggio	1 ogni "x" Trailer	4	-	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)
Segnalatore	al bisogno	4	-	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)
Piazzalista/Smarcatura	1 a posa	4	Autovettura	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 16 (operazioni)

In questo segmento di traffico l'intervento delle imprese art. 16 è circoscritto alla gestione del carico/scarico della nave e solo in un caso si estende anche al carico scarico dei treni in arrivo.

Nel caso dei rotabili, tra i servizi appaltati non ci sono solo derizzaggio, rizzaggio e rallaggio, ma anche il controllo della merce (perizie) affidato ad imprese specializzate. Il ricorso all'ICT per la gestione della merce in transito è stato rilevato solo in un'impresa su tre. Anche



l'utilizzazione di mezzi è limitata alle ralle e il livello di programmazione nelle fasi di carico/scarico sembra essere piuttosto modesto. Le attività all'interno del terminal sono svolte direttamente dalle imprese terminaliste, che delegano ad imprese specializzate solo le eventuali perizie su tipologie specifiche di merce.

Tab. 6 – Ciclo Terminal Rotabili

CICLO TERMINAL				ORGANIZZAZIONE IMPRESE						
ATTIVITA'	MODALITA' AVVIMENTO	LIVELLO CCNL	MEZZO MECCANICO	Terminal 1	Terminal 2	Terminal 3	Terminal 4	Terminal 5	Terminal 6	Terminal 7
Coordinamento Art. 18	1 Preposto a Turno	2	Autovettura	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18	-
Coordinamento Art. 16	1 Preposto a Turno	2	Autovettura	-	-	-	-	-	-	-
Accettazione / Gate	1 Addetto a Turno	4	-	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18	-
Autisti Ralla	x Addetti a Turno	4	Trattore Portuale	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18	-
Piazzalista	x Addetti a Turno	4	-	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18	-
Attività Peritale	x Addetti a Turno	4	-	Art. 16 (specializzato)	non risposto	non risposto	Art. 16 (specializzato)	Art. 16 (specializzato)	Art. 16 (specializzato)	non risposto

Auto nuove

Il volume generato da questo specifico segmento di traffico è piuttosto contenuto e assorbe circa il 3% del traffico totale; tuttavia, la quantità di lavoro portuale richiesto è piuttosto elevato, poiché le operazioni di carico/scarico della merce (imbarco e sbarco da/per la nave e posizionamento della vettura presso il piazzale di stazionamento e viceversa) sono particolarmente impegnative e richiedono un intervento diretto di un addetto per ciascuna unità trasportata (macchina nuova).

Se si considera che il volume medio di macchine nuove sbarcate è attorno alle 800 unità per nave, si può facilmente immaginare come la "quantità" di lavoro necessaria (numerosità delle squadre chiamate a svolgerlo) sia rilevante.

Tuttavia, la quasi totalità del lavoro generato da questo segmento di traffico è appaltato alle imprese art. 16 senza particolari specializzazioni. Le uniche attività svolte direttamente dai terminalisti sono quelle di controllo sull'attività degli articoli 16 e di smarcatura finale delle auto in transito. Solo in un caso tale attività viene svolta da un art. 16 diverso da quelli impegnati nel carico e scarico e con livelli di specializzazione operativa superiori.

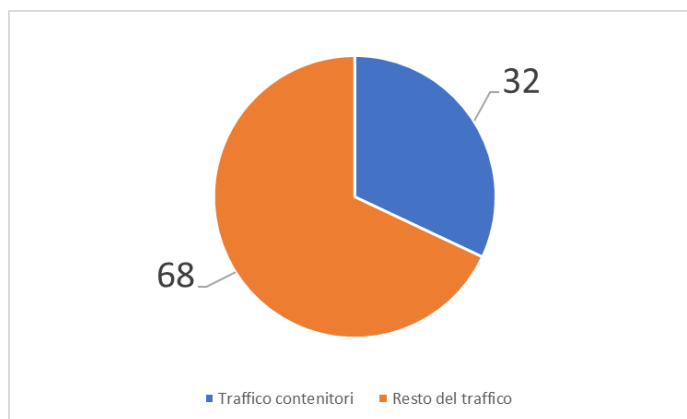
Tab. 7 – Ciclo Nave auto nuove

CICLO AUTO				ORGANIZZAZIONE IMPRESE			
ATTIVITA'	MODALITA' AVVIMENTO	LIVELLO CCNL	MEZZO MECCANICO	Terminal 1	Terminal 2	Terminal 3	Terminal 4
Coordinamento Art. 18	1 Preposto a Turno	2	Autovettura	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18
Coordinamento Art. 16	1 Preposto a Turno	2	Autovettura	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)
Rizzaggio/Derizzaggio	1 ogni "x" auto	4	-	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)
Autisti Auto	1 ogni "y" auto	4	-	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)
Autista Navetta	1 ogni 9 autisti auto	4	Pulmino	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)
Segnalatore	al bisogno	4	-	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)
Piazzalista/Smarcatura	1 a posa	4	Autovettura	Art. 16 (specializzato)	Art. 18	Art. 18	Art. 18

Container

La movimentazione di container rappresenta – per volume di traffico – il secondo segmento del porto, secondo solo ai rotabili. Poco meno di 1/3 (32%) della merce movimentata nel porto è contenuta all'interno di un contenitore.

Graf. 2 – Il Peso dei container



La movimentazione di contenitori in porto è, insieme alle attività sui rotabili, quella che richiede un maggior contributo da parte dei lavoratori portuali, poiché prevede una serie di attività a bordo nave e altre all'interno del terminal.

Tab. 8 – Ciclo Nave Container

ATTIVITA'	MODALITA' AVVIAMENTO	LIVELLO CCNL	MEZZO MECCANICO	Terminal 1	Terminal 2	Terminal 3	Terminal 4
Coordinamento Art. 18	1 <i>Preposto a Turno</i>		2 Autovettura	Art.18	Art.18	Art.18	Art.18
Coordinamento Art. 16	1 <i>Preposto a Turno</i>		2 Autovettura	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)
Manovratore GRU	2 ogni Gru 3 ogni 2 Gru		3 Portainer Gru Semovente	Art.18	Art.18	Art.18	Art.18
Rizzaggio/Derizzaggio	4 a Turno Medio		4 -	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)
Deckman	1 ogni Gru		4 -	Art. 16 (operazioni)	-	Art. 16 (operazioni)	-
Checker	1 ogni Gru		4 -	Art.18	-	Art. 16 (operazioni)	-
Addetti Piastre	2 ogni Gru		4 FF/LL 4 Tons. Pale	Art. 16 (operazioni)	-	Art. 16 (operazioni)	-
Autista Ralla Navetta	3 ogni Gru		4 Trattore Portuale	Art.18	Art.18	Art. 16 (specializzato)	Art.18
Autista Reach Stacker	2 ogni Reach Stacker 3 ogni 2 Reach Stacker		4 Reach Stacker	Art.18	Art.18	Art.18	Art.18

Come si evince dalla tabella, le attività di gruaggio e rullaggio sono per lo più svolte direttamente dall'Impresa terminalista (autorizzata ex art.16 e art. 18), la quale si occupa di tali attività con propri mezzi (gru e ralle); le restanti fasi di ciclo, che si caratterizzano per la prevalenza di lavoro manuale e per un limitato utilizzo di mezzi, affidato in appalto dalle imprese art. 16 (con livelli di qualificazione professionale e specializzazione del servizio piuttosto generici) con il supporto dell'Agenzia ALP (ex art. 17).

Nel passaggio dei container dal ciclo nave al successivo (o precedente) ciclo terminal si aggiungono altri servizi portuali *ad hoc* che riguardano la smarcatura, la segnalazione e il controllo delle piastre. Il servizio in questione non richiede mezzi, se non la gestione di computer portatili (*laptop o tablet*) per la lettura dei codici a barre e per il tracciamento della merce in entrata ed in uscita dalla nave.

Passando dunque ad analizzare il Ciclo terminal si può notare che gli spazi all'interno del porto sono direttamente gestiti dal terminalista, la collocazione dei container all'interno dei piazzali, così come l'inoltro (o l'acquisizione) a/da terra tramite camion o ferrovia.

Dal punto di vista dell'organizzazione del lavoro, l'arrivo/partenza della nave richiede risorse aggiuntive e variabili, mentre l'arrivo/partenza di camion e treni in ingresso nel terminal essendo più diluito e meno concentrato è – con ogni probabilità – più facilmente gestibile dal terminalista.

Nel caso del ciclo terminal, infatti, il coinvolgimento di imprese esterne al concessionario art. 18 è molto più contenuto e circoscritto ad interventi puntuali e specialistici.

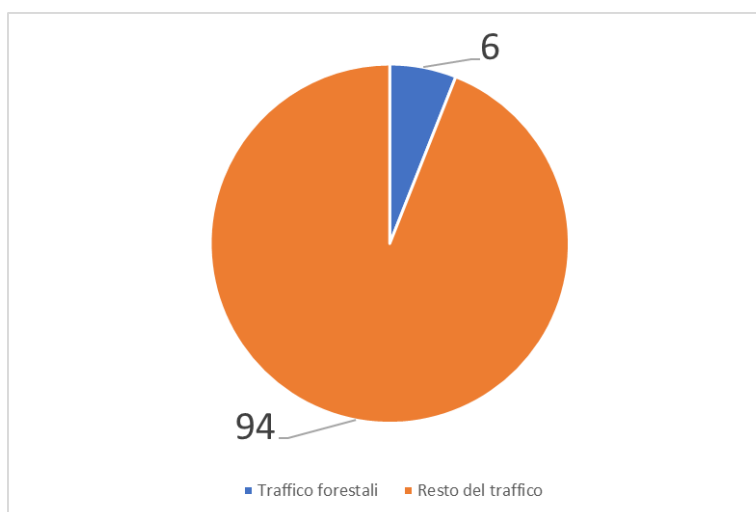
Tab. 9 – Ciclo Terminal Container

CICLO TERMINAL				ORGANIZZAZIONE IMPRESE			
ATTIVITA'	MODALITA' AVVIMENTO	LIVELLO CCNL	MEZZO MECCANICO	Terminal 1	Terminal 2	Terminal 3	Terminal 4
Coordinamento Art. 18	1 Preposto a Turno		2 Autovettura	Art.18	Art.18	Art.18	Art.18
Coordinamento Art. 16	1 Preposto a Turno		2 Autovettura	-	-	-	-
Accettazione / Gate	1 Addetto a Turno		4 -	Art. 16 (specializzato)	Art.18	Art.18	Art.18
Autisti ReachStacker	x Addetti a Turno		4 Reach Stacker	Art.18	Art.18	Art.18	Art.18
Autisti Trastainer	x Addetti a Turno		4 Trastainer				
Piazzalista	x Addetti a Turno		4 -	Art.18	Art.18	Art. 16 (specializzato)	Art. 16 (specializzato)
Monitoraggio Frigo	x Addetti a Turno		4	Art. 16 (specializzato)		Art. 16 (specializzato)	

Forestali

Il traffico di forestali avviene per lo più attraverso navi *tramp* noleggiate direttamente dagli intermediari del trasporto per il trasferimento dei prodotti. Il volume complessivo di merce in transito nel porto di questo segmento di traffico è piuttosto contenuto e rappresenta appena il 6% del traffico complessivo.

Graf. 3 – Il Peso dei forestali



Detto traffico, pertanto, è caratterizzato da un numero ridotto di tocche, ma con tempi medi di stazionamento in porto della merce in transito piuttosto lunghi: a volte i carichi possono rimanere nei magazzini anche più di un mese.

Le imprese esterne (soprattutto art. 16) intervengono esclusivamente nella fase di carico e di scarico. Nelle fasi di trasferimento dalla banchina ai depositi portuali interviene un'azienda di trasporto, mentre i controlli sulla merce in transito vengono effettuati da un'altra impresa esterna specializzata (ambedue le attività rientrano tra i servizi portuali).



Tab. 10 – Ciclo Nave Forestali

CICLO FORESTALI				ORGANIZZAZIONE IMPRESE				
ATTIVITA'	MODALITA' AVVIMENTO	LIVELLO CCNL	MEZZO MECCANICO	Terminal 1	Terminal 2	Terminal 3	Terminal 4	Terminal 5
Coordinamento Art. 18	1 Preposto a Turno	2	Autovettura	Art.18	Art.18	Art.18	Art.18	Art.18
Coordinamento Art. 16	1 Preposto a Turno	2	Autovettura	Art. 16 (operazioni)	-	-	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)
Manovratore GRU	2 ogni Gru	3	Gru Terra Gru Bordo	Art.18	Art.18	Art.18	Art.18	Art.18
Incoccio/Scoccio Ganci	3 ogni Gru	4	-	Art. 16 (operazioni)	Art.18	Art.18	Art. 16 (operazioni)	Art. 16 (operazioni)
Segnalatore	Secondo Gruista	4	-	Art.18	Art.18	Art.18	Art.18	Art.18
Autista Ralla Navetta	3 ogni Gru	4	Trattore Portuale	Art. 16 (specializzato)	Art.18	Art.18	Art. 16 (specializzato)	Art. 16 (specializzato)
Autista FFLL	4 a posa	4	FF/LL 8 Tons. Pinze	Art.18	Art.18	Art.18	Art.18	Art.18
Piazzalista/Smarcatura	1 a posa	4	Autovettura	Art.18	Art.18	Art.18	Art.18	Art.18

Tab. 11 – Ciclo Terminal Forestali

CICLO TERMINAL				ORGANIZZAZIONE IMPRESE				
ATTIVITA'	MODALITA' AVVIMENTO	LIVELLO CCNL	MEZZO MECCANICO	Terminal 1	Terminal 2	Terminal 3	Terminal 4	Terminal 5
Coordinamento Art. 18	1 Preposto a Turno	2	Autovettura	Art.18	Art.18	Art.18	Art.18	Art.18
Coordinamento Art. 16	1 Preposto a Turno	2	Autovettura	-	-	-	-	-
Accettazione / Gate	1 Addetto a Turno	4	-	Art.18	Art.18	Art.18	Art.18	Art.18
Autisti FF/LL	x Addetti a Turno	4	Trattore Portuale	Art.18	Art.18	Art.18	Art.18	Art.18
Piazzalista	x Addetti a Turno	4	-	Art.18	Art.18	Art. 16 (specializzato)	Art. 16 (specializzato)	Art.18

Rinfuse e merce varia

Rinfuse

Il traffico di rinfuse all'interno del porto di Livorno, pur rappresentando una quota molto contenuta del traffico complessivo (appena il 3%), si distingue rispetto agli altri segmenti di traffico poiché viene gestito da parte delle imprese concessionarie in assoluta autonomia senza ricorrere ad imprese esterne ex art. 16 o art.17. Il ciclo è piuttosto automatizzato e supportato da un intenso ricorso alle tecnologie. L'apporto umano alla gestione del ciclo si limita alla gestione dei mezzi (gru, carrelli, tubi aspiratori, ecc.) e per il trasporto delle merci in carico e scarico.

Tab. 12 - Ciclo nave e terminal Rinfuse

ATTIVITA'	MODALITA' AVVIMENTO	LIVELLO CCNL	MEZZO MECCANICO	Terminal 1	Terminal 2	Terminal 3	Terminal 4
Coordinamento Art. 18	1 Preposto a Turno	2	Autovettura	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18
Coordinamento Art. 16	1 Preposto a Turno	2	Autovettura	-	-	-	-
Manovratore GRU	2 ogni Gru	3	Gru Terra Gru Bordo	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18
Addetti Sbarco (Spazzoloni)	"x" ogni Gru	4	-	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18
Autista Ralla Navetta	3 ogni Gru	4	Trattore Stradale	Art. 16 (specializzato)	-	-	-
Autista FFL Imbarco	4 a posa	4	Ruspa / Bobcat	Art. 18	-	-	-
CICLO TERMINAL				ORGANIZZAZIONE IMPRESE			
ATTIVITA'	MODALITA' AVVIMENTO	LIVELLO CCNL	MEZZO MECCANICO	Terminal 1	Terminal 2	Terminal 3	Terminal 4
Coordinamento Art. 18	1 Preposto a Turno	2	Autovettura	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18
Coordinamento Art. 16	1 Preposto a Turno	2	Autovettura	-	-	-	-
Accettazione / Gate	1 Addetto a Turno	4	-	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18
Autisti FF/LL	x Addetti a Turno	4	FF/LL	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18
Piazzalista	x Addetti a Turno	4	-	Art. 18	Art. 18	Art. 18	Art. 18

Merce varia

La merce varia nel porto di Livorno assorbe una modestissima quantità di volumi (appena l'1% del totale), tuttavia interessa un numero sufficientemente ampio di imprese concessionarie e di terminal occupati nella gestione della merce in fase di sbarco e imbarco e in stoccaggio presso i magazzini.

Anche in questo caso, così come per le rinfuse, il contributo di imprese esterne è piuttosto limitato e buona parte delle attività viene svolta direttamente dalle imprese terminaliste.

Tab. 13 - Ciclo nave e terminal Merce varia

ATTIVITA'	MODALITA' AVVIMENTO	LIVELLO CCNL	MEZZO MECCANICO	Terminal 1	Terminal 2	Terminal 3
Coordinamento Art. 18	1 Preposto a Turno	2	Autovettura	Art. 18	Art. 18	Art. 18
Coordinamento Art. 16	1 Preposto a Turno	2	Autovettura	Art. 16 (generico)	-	Art. 16 (generico)
Manovratore GRU	2 ogni Gru 3 ogni 2 Gru	3	Portainer Gru Semovente Gru Bordo	Art. 18	Art. 18	Art. 18
Rizzaggio/Derizzaggio	4 a Turno Medio	4	-	Art. 16 (generico)	Art. 18	Art. 16 (generico)
Autista Ralla Navetta	3 ogni Gru	4	Trattore Portuale	Art. 16 (specializzato)	Art. 18	-
Autista FF/LL	2 a posa	4	FF/LL >8 Tons. Pale*	Art. 18	Art. 18	Art. 18
Piazzalista/Smarcatura	1 a posa	4	Autovettura	Art. 18	Art. 18	Art. 18



5.2. Valutazione dell'attività svolta dalle imprese portuali autorizzate ex art.16.

Nell'implementazione dei cicli portuali il contributo delle diverse imprese autorizzate ai sensi dell'art 16 varia a seconda della natura dell'autorizzazione¹, per competenze ma anche per posizione all'interno dell'intero ciclo delle operazioni e dei servizi portuali.

Imprese portuali ex art. 18

Le imprese terminaliste rappresentano la struttura portante del traffico in porto. Sono infatti tali imprese quelle a cui si rivolge la domanda di carico/scarico della merce, sia lato mare (l'armatore attraverso le agenzie marittime) che lato terra (spedizionieri).

Il *core-business* del terminalista è la gestione del *terminal*, ovvero degli spazi in cui la merce, più o meno unitizzata, staziona all'interno del porto nonché dei volumi in transito (entrata e uscita dal terminal). Il personale dipendente del terminalista è per lo più "tarato" sull'attività di gestione del ciclo del terminal (non già sulla gestione del ciclo nave, ovvero le fasi di carico e scarico in banchina).

La fase di carico e scarico della nave (soprattutto per i segmenti ro-ro, auto nuove e container) appare ancora un'attività difficilmente programmabile e con carichi di lavoro non sempre prevedibili. In tali fasi il contributo del personale dipendente delle imprese terminaliste è piuttosto contenuto e limitato alle attività di programmazione e di controllo. Buona parte delle attività operative, a prescindere dal livello di qualifica che richiedono (trasporto, verifiche e controlli), vengono appaltate ad imprese portuali ex art.16.

Imprese portuali ex art. 16 (Operazioni portuali)

Le imprese in questione sono particolarmente attive nei segmenti di linea ro-ro e container nonché in quello delle auto nuove, soprattutto nella fase di carico/scarico nave, dove il contributo dei dipendenti delle imprese terminaliste è minore ed è per lo più limitato alla fornitura di un servizio che si contraddistingue per l'impiego prevalente di lavoro manuale in funzioni scarsamente qualificate e con una più che modesta utilizzazione di mezzi. Il volume degli avviamenti delle imprese art. 16 è cresciuto, a partire dal 2017, in modo tumultuoso, passando da quasi 39 mila avviamenti annui (2017) a più di 66 mila (2021).

Altre imprese portuali specializzate (Art. 16 servizi portuali)

Le imprese che svolgono attività all'interno del porto non sono solo quelle specializzate in operazioni portuali (come, ad esempio, rizzaggio e derizzaggio) ma vi sono anche imprese autorizzate a svolgere altri servizi a carattere specialistico, accessorio e complementare al ciclo delle operazioni portuali, come puntualmente individuati dall'AdSP con proprio

¹ Tra le imprese art. 16 possiamo distinguere a) le imprese portuali anche titolari di concessione di area demaniale ex art.18, b) le imprese prive di concessione che possono operare direttamente per un armatore presso aree pubbliche e/o possono ottenere in appalto fasi del ciclo operativo da altra impresa autorizzata ex art. 16 (anche terminalista), c) imprese che svolgono servizi portuali accessori e complementari al ciclo delle operazioni in favore di altre imprese ex art.16 ai sensi del DM 132/2001 e del Regolamento ADSP MTS n.2/2022)

regolamento²; tra i servizi portuali autorizzati possiamo annoverare, a titolo esemplificativo, la perizia sull'integrità delle merci in transito, il trasporto all'interno delle aree portuali, il controllo e la manutenzione dei contenitori frigo, etc., che all'interno del porto sono svolte da imprese specializzate.

5.3. Innovazione tecnologica e dotazione di mezzi

Il quadro della strumentazione tecnica del porto

L'analisi della dotazione tecnica del porto restituisce un'immagine piuttosto "datata"; le dotazioni tecnologiche, infatti, di cui dispongono le imprese attive in porto non sembrano essere così aggiornate. Fatta eccezione per le dotazioni software di alcune società per la gestione della logistica.

Gli apparati tecnologici dei *terminal* sono per lo più utilizzati per la registrazione dei beni in transito (smarcatatura e lettura dei codici a barre) e molto poco per la riduzione del lavoro manuale, per il miglioramento delle condizioni di sicurezza o per l'efficientamento dei processi/delle procedure.

La gestione delle informazioni e la cultura della pianificazione

Il dato che più di tutti sorprende è la modesta utilizzazione delle informazioni ai fini della pianificazione del lavoro e dell'efficientamento dei processi.

Le imprese art. 16 spesso lamentano una poco tempestiva e imprecisa comunicazione dei tempi e delle quantità delle merci da caricare o scaricare sulla/dalla nave in partenza o in arrivo in porto. Ciò avviene non solo per i servizi *tramp*, ma anche per i servizi di linea.

Tale imprecisione provoca, in caso di carico in difetto, un aggravio di costi per le imprese art. 16, dovuto alla sovrautilizzazione (con frequente ricorso a straordinari e doppi turni) del personale avviato mentre, in caso di carico in eccesso, può dar luogo a inefficienze nel servizio con un peggioramento della qualità nonché ad un incremento dell'esposizione al rischio di incidente da parte dei lavoratori.

Non si ha traccia di una gestione informatizzata delle informazioni relative ai volumi di carico e di scarico in funzione della pianificazione dell'attività lavorativa durante le varie fasi dell'anno. Così come appare poco comprensibile l'imprecisione del dato relativo alle dimensioni del carico in arrivo e in partenza, soprattutto nel caso delle navi in servizio di linea dove l'occupazione degli *slot* o dei metri lineari occupati in stiva sono noti anche parecchio tempo prima della partenza o dell'arrivo della nave.

² Il Regolamento per l'esercizio delle operazioni e i servizi portuali nei porti dell'AdSP MTS è stato adottato con Provvedimento del Presidente n.2 del 2021

La diffusione dell'automazione nei cicli e la dotazione di mezzi

La diffusione dell'automazione, o comunque di tutte quelle soluzioni tecnologiche o tecniche in grado di ridurre il lavoro fisico e di contenere l'esposizione al rischio di incidente da parte dei lavoratori portuali è piuttosto limitata. Anche il ricorso a mezzi meccanici e semoventi a supporto delle attività operative è anch'esso molto contenuto e sostanzialmente sotto-dimensionato rispetto ai volumi di traffico gestito. La tabella che segue illustra la dotazione di mezzi degli otto terminalisti che hanno fornito informazioni dettagliate circa la propria disponibilità di mezzi.

Tab. 14 – Dotazione di mezzi Porto di Livorno

Tipologia mezzi	Numero di mezzi		Dipendenti		Formazione/aggiornamento	
	Numero di mezzi disponibili in azienda	Numero di mezzi il cui acquisto è programmato per i prossimi 3 anni	Numero di addetti dipendenti dell'azienda qualificati per la conduzione	Numero di addetti da assumere nei prossimi 3 anni per la loro conduzione	Numero di addetti che dovrebbero essere formati per la loro conduzione	Numero di addetti da aggiornare nelle competenze necessarie per la conduzione
Piattaforma	4	0	20	0	10	0
Gru Autocarro	0	0	0	0	0	0
Gru portuale mobile	5	1	19	3	3	0
Gru mobili	6	2	35	5	8	2
Gru di banchina	0	0	0	0	0	0
Carello elevatore semovente	68	4	143	1	3	0
Escavatori idraulici	1	0	11	3	0	0
Pale caricatori frontali	5	2	20	3	0	0
Terne	0	0	0	0	0	0
Gantry Crane	0	0	0	0	0	0
Reach Stacker	22	3	80	5	0	0
Transtainer	4	0	40	0	0	0
Ralla	46	4	124	3	2	2

Si tratta di un parco mezzi piuttosto spoglio, che prevede nei prossimi 3 anni un margine di incremento piuttosto esiguo, così come il numero di addetti che nel medesimo arco di tempo verranno formati per la loro conduzione.

Il complesso dei dati fin qui riportati sembra segnalare una sostanziale stagnazione delle modalità di gestione della movimentazione di merci in porto, la quale ancora oggi rimane fortemente vincolata all'intervento umano, anche nelle operazioni più banali, ripetitive e manuali.

5.4. La sostenibilità economica dei cicli portuali di traffico RO/RO, containers e auto nuove

Dall'analisi dei cicli portuali appare evidente che la gestione delle fasi di rizzaggio/derizzaggio e carico/scarico affidate in appalto dai terminalisti alle imprese portuali ex art.16, nei

segmenti di traffico *container*, rotabili e auto nuove rappresenti una criticità, per vari ordini di motivi.

In primo luogo, tali operazioni ancora oggi sono in buona parte dipendenti dall'intervento diretto del lavoratore e prevedono per lo più attività manuali, scarsamente qualificate, ripetitive e con modesto valore aggiunto.

In secondo luogo, l'introduzione di innovazioni tecnologiche tese a ridurre l'intervento umano nelle fasi meno complesse dei cicli portuali è ancora piuttosto limitata e la gestione delle informazioni necessarie a programmare ed efficientare l'intervento umano, come già anticipato nei precedenti paragrafi, risulta sorprendentemente deficitaria.

In terzo luogo, appare evidente il disallineamento tra i due cicli caratteristici del lavoro portuale: *terminal* e nave; il primo direttamente sotto il controllo dell'impresa concessionaria del *terminal*, il secondo esternalizzato alle imprese *ex art.16* ai sensi dell'art. 18, comma 9 della L.84/1994 (con l'unica eccezione del traffico *containers*, ove il terminalista si riserva il carico e scarico).

Ancora, in considerazione del modesto valore aggiunto generato dalle attività di rizzaggio/derizzaggio e carico/scarico auto nuove, l'esistenza di una competizione di mercato tra più imprese ~~sub~~-appaltatrici determina una concorrenza a ribasso sul prezzo delle prestazioni, che mette a rischio l'equilibrio economico - finanziario di tali imprese.

L'inefficienza complessiva della gestione dei suddetti cicli portuali è dimostrata dai dati di bilancio delle imprese *ex art.16* appaltatrici di fasi del ciclo. A tal proposito, da un approfondimento analitico di detti bilanci³ emerge che le operazioni di rizzaggio e derizzaggio di *containers* e di rotabili nonché l'imbarco sbarco di auto nuove gravano pesantemente sulla stabilità economico – finanziaria delle imprese appaltatrici, poiché non di rado vengono svolti a fronte di tariffe non in grado di coprire i costi effettivi del servizio.

6. L'Agenzia di fornitura di manodopera di lavoro Portuale

La posizione dell'Agenzia del Lavoro Portuale, autorizzata ai sensi dell'art. 17, comma 5, all'interno dello scalo di Livorno rimane piuttosto precaria. In primo luogo la dimensione del pool di manodopera è decisamente più contenuta rispetto alle tre imprese art. 16 che svolgono esclusivamente operazioni portuali. Nel pool sono presenti 69 lavoratori portuali mentre la forza lavoro complessiva alle dipendenze delle tre imprese in questione conta più di 400 lavoratori portuali.

6.1. Flessibilità e lavoro a chiamata

L'organizzazione del lavoro nel porto di Livorno non è omogenea e dipende prevalentemente dal tipo di ciclo portuale (in banchina o all'interno dei *terminals*) e della tipologia di traffico

³ Approfondimento svolto dall'Area lavoro portuale dell'AdSP MTS

oggetto delle operazioni portuali. Come precedentemente illustrato, il lavoro nei *terminal* è tendenzialmente più strutturato e stabile, mentre quello in banchina dipende dalla frequenza degli arrivi delle navi, dalla parziale imprevedibilità della quantità di merce da scaricare/da caricare (prevalentemente nel settore dei rotabili) ma anche dalla tipologia del traffico. Ad esempio, il ciclo delle rinfuse è meno imprevedibile e più tecnologicamente avanzato, rispetto a tutti gli altri segmenti di traffico.

I segmenti in cui sono più incerte la programmazione e la prevedibilità dei carichi di lavoro necessari ad assicurare la gestione della nave in transito, sono proprio quelli che raccolgono la maggior parte del traffico del porto ovvero sia i ro-ro e, in misura minore, i traffici di containers, prodotti forestali e auto nuove.

La natura dell'organizzazione dei cicli portuali sopra descritti impone al terminalista e/o all'impresa appaltante di fasi del ciclo una gestione flessibile del lavoro che si concentra soprattutto durante lo svolgimento delle operazioni. Per tali ragioni le imprese terminaliste preferiscono affidare in appalto alcune fasi dei cicli portuali che necessitano di particolare flessibilità di manodopera.⁴

In altre circostanze, invece, sia le imprese terminaliste che le imprese portuali appaltatrici di fasi del ciclo integrano il proprio personale con lavoratori dell'agenzia ex art. 17 all'interno delle fasi dei cicli descritti.

In questo contesto, i lavoratori dell'agenzia ex art. 17 vengono avviati a seconda delle necessità dell'impresa utilizzatrice che ne diventa, per il periodo di utilizzo, datrice di lavoro, mentre i lavoratori delle imprese ex art.16 operano sulla base di contratti di appalto di operazioni portuali. Nonostante il modello organizzativo del lavoro sia differente (nel primo caso si tratta di pura fornitura di manodopera temporanea ex art. 17, nel secondo di affidamento in appalto ex art. 18, comma 9), nella sostanza, preso atto delle caratteristiche dell'organizzazione e della natura del lavoro, le mansioni che i lavoratori dell'agenzia ex art. 17 e delle imprese appaltatrici ex art. 16 sono chiamati a svolgere tendono sostanzialmente a sovrapporsi, così come si denota la scarsa autonomia con cui le squadre avviate in appalto svolgono le attività previste. In altre parole, il confine tra l'esecuzione del servizio sulla base di un contratto di appalto ex art. 18, comma 9 e la mera fornitura di manodopera portuale è piuttosto labile, anche perché la dimensione, le caratteristiche e i tempi del servizio che le imprese ex art. 16 sono chiamate a svolgere presso la nave in transito vengono comunicate con un anticipo minimo.

⁴ Le fasi di ciclo appaltate ai sensi dell'art. 18 co.9 sono il rizzaggio e derizzaggio di rotabili, il rizzaggio e derizzaggio di *containers* e l'incoccio – scoccio nei prodotti forestali.

6.2. Mansioni e inabilità

Un secondo punto critico è legato al peso dei lavoratori inabili, già segnalato nel Piano Organico Porto 2021 – 2023, che assume dimensioni preoccupanti se si analizza la distribuzione di questi ultimi per tipologie di mansione. A tale proposito, si riscontra che il maggior numero di inabili è presente nei segmenti in cui è più elevato il ricorso alla manodopera portuale (rizzaggio e derizzaggio) oppure nelle mansioni a maggior contenuto formativo e professionalizzante (gruista – merce varia).

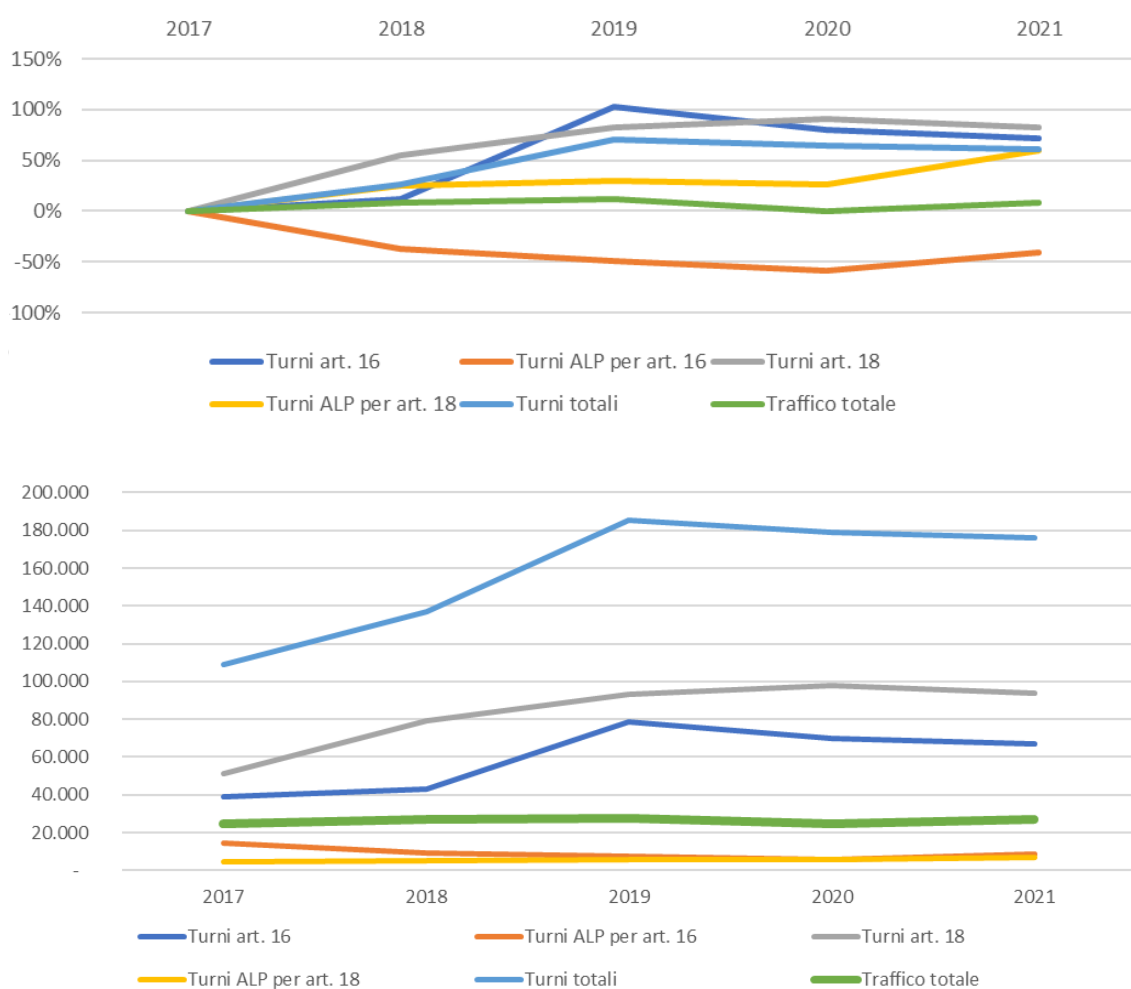
Tab. 15 – Dipendenti ALP: Mansioni ed idoneità

Mansione	Dipendenti Formati	% Dipendenti Formati	Dipendenti Idonei	% Dipendenti Idonei	Dipendenti Non Idonei	% Non Idonei su Formati
Autista - auto	67	100%	63	94%	4	6%
Banconista tdt	13	19%	12	18%	1	8%
Banconista ltm	6	9%	5	7%	1	20%
Base	67	100%	66	99%	1	2%
Carrellista con pale	19	28%	18	27%	1	6%
Carrellista contenitori Lorenzini	14	21%	14	21%	0	0%
Carrellista contenitori TDT	14	21%	13	19%	1	8%
Carrellista prod for.	36	54%	35	52%	1	3%
Carrellista RTG	5	7%	5	7%	0	0%
Carrellisti polivalenti	17	25%	17	25%	0	0%
Cecker Cilp	9	13%	9	13%	0	0%
Commessi	4	6%	4	6%	0	0%
Deckman	20	30%	19	28%	1	5%
Gate lorenzini	3	4%	3	4%	0	0%
Generici	64	96%	52	78%	12	23%
Generico TDT/Lorenzini	63	94%	59	88%	4	7%
Gruista - merce varia	5	7%	4	6%	1	25%
Piazzalista	6	9%	5	7%	1	20%
Rallista navetta	16	24%	16	24%	0	0%
Rallista navetta patente CE	2	3%	2	3%	0	0%
Rallista traghetti	13	19%	12	18%	1	8%
Rizz./derizz	65	97%	52	78%	13	25%
Rizzatore	67	100%	50	75%	17	34%
Rizzatore con pat.	65	97%	53	79%	12	23%
Rizzatore per piastre	66	99%	64	96%	2	3%
Rizzatore traghetti	66	99%	54	81%	12	22%
Segnalatore traghetti	55	82%	44	66%	11	25%
Smarcatore	62	93%	61	91%	1	2%
Smarcatore ferrovia	12	18%	12	18%	0	0%
Smarcatore nave tdt	43	64%	42	63%	1	2%
TUTOR	9	13%	8	12%	1	13%

6.3. Le dinamiche degli avviamenti

Il *pool* di manodopera, formalmente istituito proprio per far fronte ai picchi di domanda di manodopera temporanea espressa dalle imprese art.16/18, è utilizzato prevalentemente dalle imprese ex art. 16 che svolgono attività in appalto di fasi del ciclo operativo. Non a caso tra il 2017 e il 2021 il volume degli avviamenti di manodopera è sceso del 18%. I principali utilizzatori dell'art. 17 sono le stesse imprese art. 16 (56% degli avviamenti), mentre le imprese art. 18 raccolgono il restante 44%; tuttavia, mentre i primi sono in netto calo rispetto al 2017 (-40%), i secondi sono decisamente in crescita (+59%).

Graf. 4 – Evoluzione degli avviamenti per tipo di concessione (Indice 0=2017)



6.4. Criticità e paradossi

L'attuale configurazione del lavoro portuale si potrebbe rappresentare come una piramide rovesciata, in cui il livello di esposizione al rischio associato alla volatilità del traffico e soprattutto all'incertezza dei volumi da movimentare in occasione dell'arrivo della nave cresce progressivamente da un valore minimo attestato al terminalista fino a un valore

massimo ribaltato sul pool di manodopera, passando per il livello intermedio che grava sulle imprese ex art. 16.

Il dato relativo alla flessione degli avviamenti negli ultimi 4 anni mette in evidenza la particolare fragilità del pool di manodopera in presenza di una così ampia forza lavoro impiegata non solo con funzioni analoghe a quelle svolte dal pool, ma anche con modalità di avviamento molto simili e con costi sensibilmente più bassi.

7. Le tensioni sindacali dello scalo di Livorno

Come già anticipato nei precedenti paragrafi, nel corso del 2022 il mondo del lavoro portuale livornese ha vissuto momenti di aspro confronto sindacale che hanno portato alla proclamazione di uno sciopero degli addetti portuali protrattosi per 10 giorni nel mese di settembre.

Le richieste dei lavoratori riguardavano – in senso lato – anche alcune delle criticità che sono state approfondite nell’ambito del presente documento e, in particolare, la revisione del “modello tariffario” applicato tra le imprese portuali, la lotta al precariato e il contenimento delle ore di straordinario nei limiti delle previsioni vigenti e – più in generale – una complessiva ridefinizione del modello organizzativo del lavoro in porto.

Il nodo principale della trattativa ha riguardato gli avviamenti al lavoro del personale impiegato presso le imprese di operazioni portuali (art. 16), oltre alla riorganizzazione del pool di manodopera (Agenzia lavoro portuale art. 17) al fine rendere compatibili la domanda di lavoro temporaneo proveniente dal mercato con schemi organizzativi in grado di superare i problemi strutturali della stessa Agenzia ex art. 17 e di precarietà dei restanti lavoratori portuali, tra cui quelli lamentati dai lavoratori di INTEMPO S.p.A. (agenzia interinale a supporto del pool).

A seguito della mediazione dell’AdSP MTS si è potuto superare l’*enpasse* dell’astensione dal lavoro, con la sottoscrizione di un accordo che si basa su quattro punti condivisi dalle parti:

- a. *Stabilizzazione dei lavoratori precari di INTEMPO.* Come primo segno tangibile dell’avvio di tale percorso è stata concordata l’assunzione iniziale di cinque lavoratori della società di somministrazione e contestualmente l’avvio di una serie di altri approfondimenti per assicurare maggiore stabilità dei rimanenti lavoratori;
- b. *Agenzia ex art. 17.* L’intervento sul pool di manodopera dell’Agenzia ex art.17 vedrà impegnati i suoi azionisti (la parte prevalente delle Imprese portuali autorizzate ex art.16 e 18 del Porto) “*nel risanamento finanziario della Società ai fini della continuità delle attività di impresa e la definizione di un opportuno dimensionamento dell’organico*”.
- c. *Vigilanza del lavoro in porto.* L’AdSP si impegna a seguire con il monitoraggio e la vigilanza sul corretto inquadramento contrattuale dei lavoratori rispetto alle mansioni prevalenti ed effettivamente svolte da questi ultimi anche in relazione ai livelli declinati



dal CCNL. Nell'ambito dell'intesa le parti hanno infine convenuto di elaborare un Piano di Intervento finalizzato alla formazione, riqualificazione e ricollocazione dei lavoratori dell'art.17 e, più in generale, di tutti i lavoratori delle imprese degli art. 16 e 18.

- d. *Revisione delle tariffe relative, in particolare, alle operazioni portuali.* È stato ipotizzato l'avvio di un tavolo di confronto con le organizzazioni datoriali finalizzato alla riorganizzazione complessiva del lavoro in porto ed al consolidamento e al potenziamento del lavoro in porto.

8. Conclusioni

Il presente aggiornamento al Piano Organico Porto prosegue il percorso avviato dall'AdSP MTS e-volto al monitoraggio costante delle dinamiche del lavoro portuale, all'identificazione delle criticità e alla prospettazione di possibili strategie/azioni per la loro risoluzione.

Per quel che concerne il monitoraggio del lavoro in porto, infatti, si rileva una crescita complessiva del numero di lavoratori coinvolti nelle attività portuali, soprattutto nello scalo di Livorno; tuttavia, passando all'analisi dell'operatività dello scalo si coglie la presenza di gravi criticità all'interno di alcuni segmenti dei cicli portuali, rispetto alle quali sono stati proposti alcuni possibili approcci di intervento.

Se, dunque, lo scorso anno il Piano guardava all'evoluzione futura del lavoro portuale, prendendo in considerazione qualifiche e necessità di interventi di formazione e aggiornamento professionale, con l'aggiornamento di quest'anno – muovendo da tale cornice – si è scelto di prestare maggiore attenzione all'organizzazione del lavoro in porto e al suo impatto sulle dinamiche occupazionali.

Il documento intende quindi svolgere il proprio ruolo di strumento di supporto agli organi di gestione e di partenariato dell'AdSP MTS e, allo stesso tempo, indicare traiettorie di futuro sviluppo delle caratteristiche del lavoro in porto.

Nelle conclusioni del P.O.P. 2021-2023 si sosteneva che *“un Porto è competitivo non tanto perché accresce i volumi della merce in transito, ma perché è ritenuto affidabile dalle imprese e dai cittadini che lo utilizzano ed è in grado di rispondere alle domande di un mercato - come quello dello shipping e della logistica - in costante mutamento.”*

Nel merito, se in detto Piano si è scelto di valutare la competitività dello scalo a partire dalle competenze degli addetti, nel presente documento di aggiornamento si è spostato l'asse di valutazione sull'organizzazione del lavoro e sull'interazione tra le imprese presenti in porto.

Si tratta di un lavoro che si propone di aprire una discussione interna al contesto portuale, finalizzata a identificare soluzioni condivise orientate ad incrementare qualità ed efficienza delle attività portuali svolte dai singoli attori del porto (imprese terminaliste, imprese



appaltatrici *ex art.16* e agenzia *ex art.17*) e migliorare le condizioni di lavoro, rafforzando altresì le opportunità di occupazione generate da una loro diversa/migliore organizzazione.